

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2072 de 2014

Carpeta Nº 2706 de 2014 — Comisión de Hacienda

IMPUESTO A LAS RENTAS DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS (IRAE)

Ajustes en su liquidación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de abril de 2014

(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Susana Pereyra.

Miembros: Señores Representantes Alfredo Asti, Gustavo Bernini, Irene Caballero, Oscar Groba, Pablo Pérez González, Ana Lía Piñeyrúa, Iván Posada y Alejandro Sánchez.

Asisten: Señores Representantes Ricardo Berois Quinteros y Gonzalo Mujica.

Invitados: Por ANEPA (Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas), señores Julio Placeres (Presidente), Néstor Santos (Secretario), Tomás Cantore, Marcelo Oliver, Mario Machín y Juan Chalkling.

Por el Ministerio de Economía y Finanzas, señor Director de Asesoría Tributaria, Cr. Fernando Serra.

Por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, señores Director General de Servicios Agrícolas, ingeniero agrónomo Inocencio Bertoni, y por la Oficina de Programación y Política Agropecuaria (OPYPA), ingeniero agrónomo Gonzalo Souto.

═════II═════

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Mesa informa que la consideración del primer y segundo punto del orden del día se posterga para luego de recibir a las delegaciones que nos visitan.

La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto en recibir a una delegación de Anepa, Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas, integrada por su Presidente, señor Julio Placeres, su Secretario, señor Néstor Santos, y por los señores Tomás Cantore, Marcelo Oliver, Mario Machín y Juan Chalkling.

Les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR PLACERES.- En este momento ocupo la Presidencia de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas.

Venimos a esta Comisión a exponer nuestro punto de vista sobre un tema que para nosotros es muy importante -hoy vital- a los efectos de continuar trabajando como integrantes de empresas agroagrícolas.

Pido disculpas porque no soy orador, solamente piloto, y deberé utilizar una ayuda memoria a los efectos de no olvidar ningún tema.

Todos están al tanto de la razón por la que hoy estamos aquí, que es el proyecto de ley que se elaboró frente al reclamo de la ACA, la Asociación de Cultivadores de Arroz, que también lo promueve junto a los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Economía y Finanzas.

Esta iniciativa, desde nuestro punto de vista, beneficiará a los productores -en este caso a los arroceros-, que tributan IRAE, que son los más grandes. Estos productores podrán descontar de sus impuestos las facturas generadas por las aplicaciones aéreas, pero los más chicos, los que no tienen una venta bruta superior a los cuatro millones de Unidades Indexadas, no tendrán beneficio alguno; sin embargo, tendrán que soportar el aumento que, necesariamente, aplicaremos a las tarifas aéreas para poder paliar el costo del impuesto, en caso de ser aprobado.

Como información adicional, quisiera decir que la cantidad de productores que tributan Imeba son aproximadamente el 34%, mientras que los que tributan IRAE son el restante 66%. Sin duda, las hectáreas afectadas son mayores, porque está en manos de los productores más grandes, es decir, los que tributan IRAE, pero el número de familias que tributan Imeba es muy importante, y están divididos en grupos familiares, sociedades de hecho, o pequeños productores.

De acuerdo a las palabras vertidas en 2010 por el ex Ministro Lorenzo, este proyecto de ley pretende la igualación de dos tipos de proveedores de un servicio equivalente, pero nosotros tenemos grandes diferencias con respecto a ese planteo. Si bien lo que hacemos puede ser muy parecido -aunque no es lo mismo-, la forma de hacerlo y el medio utilizado no tienen nada que ver. De hecho, creo que los legisladores de todos los partidos han considerado como una actividad muy especial la que proviene de la aviación, ya sea la agrícola, el transporte de pasajeros o la carga aérea. En realidad, todos estas actividades están exoneradas porque se entendió que el sistema, la operación de un avión, exige una cantidad de cosas que muchos desconocen; inclusive hay cosas que a nosotros, que estamos en el medio, se nos escapan. De todos modos, estamos hablando de algo sumamente complejo y, desafortunadamente, por diferentes razones, cada vez lo es más.

A continuación, voy a hacer referencia a algunas de las diferencias que nosotros creemos que están establecidas entre una aplicación aérea y una terrestre.

Por ejemplo, el equipo terrestre, el Mosquito, no paga tasas nacionales ni municipales, al contrario del avión, que paga la Tasa Global Unificada -que es una tasa nacional- para utilizar los aeropuertos nacionales controlados por la DGIA; esta tasa se paga aunque nunca se utilicen dichos aeropuertos porque, generalmente, trabajamos desde pistas satélites o tenemos nuestros propios lugares, que están alejados de los aeropuertos que controla la DGIA.

Por otra parte, el operario que maneja un Mosquito no necesita acreditar idoneidad, solo debe obtener la licencia Categoría H, otorgada por las Intendencias o Municipios, con un costo de entre $ 100 y $ 500. En cambio, para llegar a ser piloto agrícola debe obtenerse, en primera instancia, la licencia de piloto privado, luego la de piloto comercial y, posteriormente, la habilitación como piloto agrícola, lo que debe ser aprobado por la Dinacia. Para todo esto se necesita, por lo menos cinco años, y tiene un costo entre US$ 25.000 y US$ 30.000.

Asimismo, la licencia Categoría H tiene una vigencia de diez años, y se renueva en cualquier Intendencia o Municipio, pero para mantener vigente la licencia de piloto es necesario realizar un examen psicofísico cada seis meses o un año, dependiendo de la edad del piloto. Además, este examen solo se realiza en la Fuerza Aérea, en la Base Boiso Lanza, y tiene un costo aproximado de $ 6.000.

Por otro lado, para el equipo terrestre no se exige seguro alguno, y en caso de contratarse uno contra todo riesgo, el costo es de aproximadamente 1,1% del valor de la máquina; entonces, si una máquina terrestre vale US$ 200.000, pagará como seguro total US$ 2.200. Y en el caso de los aviones, para mantener la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, es obligatorio contratar un seguro contra terceros y asiento del piloto, lo que tiene un costo aproximado de US$ 1.200 y US$ 4.000, por avión. Además, el costo de un seguro contra todo riesgo para una aeronave es de, aproximadamente, un 7% del valor a asegurar. Entonces, si una nave cuesta US$ 200.000 -suponiendo que un avión usado vale eso-, se pagará un seguro de US$ 14.000.

Por consiguiente, prácticamente el 95% o el 98% -por no decir el 100%- de los aviones que vuelan en Uruguay no tienen seguros que cubren el caso, por lo que es algo que está a nuestro riesgo, y lo que tienen son lo seguros obligatorios dispuestos por el Estado.

Por otra parte, el Banco de la República y la banca privada ofrecen líneas de crédito para la compra de Mosquitos en la modalidad de "leasing", pero para la compra de un avión esos bancos no tienen líneas de crédito. Cabe agregar que para proteger al Mosquito no se requieren instalaciones especiales; esto se debe a su robustez y a las características de la maquinaria agrícola, que hacen que con un tinglado sea suficiente. En cambio, para proteger un avión se necesitan hangares con determinados requisitos de seguridad, establecidos por la Dinacia.

Además, para el mantenimiento del Mosquito no es necesario recurrir a un taller autorizado ni a un mecánico debidamente habilitado por autoridad alguna, pero para el mantenimiento del avión se lo debe trasladar a un taller autorizado por Dinacia, el que también debe estar habilitado para inspeccionar aviones agrícolas de acuerdo a la marca y modelo. En Montevideo hay cuatro talleres con estas características y dos en el interior del país, por lo que varias de nuestras empresas han tenido que desarrollar un pequeño taller -que debe ser autorizado por la Dinacia- para hacer el mantenimiento de sus aviones, pero no para dar servicio a terceros.

Asimismo, el combustible utilizado para el equipo terrestre se compra en cualquier estación de servicio, y lo normal es que se tenga un crédito de quince y treinta días, pero

para el combustible autorizado para utilizar en la aviación se compra directamente en Ancap, en las plantas de La Teja, Treinta y Tres o Paysandú. Para ello se debe contratar a un camión cisterna, pagar el flete y todo lo demás por adelantado, y cada empresa necesita un depósito especial para su almacenamiento.

El Mosquito no tiene inspecciones mecánicas obligatorias ni un programa de mantenimiento que obligue el cambio de partes por horas de uso o vencimientos por calendario. Para mantener vigente el certificado de aeronavegabilidad es necesario cumplir con un programa de mantenimiento establecido por el fabricante y controlado por la Dinacia. Las partes componentes de la aeronave tienen vencimiento por horas de uso o tiempo calendario y en general se compran en Estados Unidos -por lo menos en esta región, porque los aviones son americanos-, con los correspondientes certificados que acreditan su trazabilidad, lo que conlleva costos y demoras, y hace necesario tener siempre un stock mínimo de partes, porque no hay una casa de repuestos que tenga lo que necesitamos.

En cuanto a la situación tributaria actual, tanto la aplicación terrestre, como el transporte de carga y de pasajeros están gravados. Las aplicaciones aéreas, la carga y el transporte de pasajeros están exentos de IRAE. No se puede tratar en forma igual situaciones desiguales.

Para terminar, cabe señalar que la actividad hasta ahora estuvo exonerada; el legislador hasta ahora entendió la complejidad de la operación aérea y, por consiguiente, veía que si no había un aliciente o una ayuda, en el caso de la aviación agrícola la tendencia era a desaparecer. En este sentido cabe señalar que en los últimos treinta años la cantidad de aviones ha permanecido incambiada y que, lo que es peor, esos aviones son promedialmente del año 1976. O sea que ahora se sigue volando exactamente con lo mismo que hace treinta años. En otro negocio no existe que uno tenga que mantenerse con la unidad, pero no se trata de tacañería, sino de que no se puede comprar. En los últimos tiempos, con el advenimiento de algunos cultivos, por suerte hay mayores posibilidades de trabajo y han entrado algunos aviones nuevos, todos -o el 99%- con créditos otorgados por la fábrica y bancos extranjeros. Pero -reitero- el promedio de la flota es del año 1976: lo mismo con lo que empezamos hace treinta años. Sin embargo, en el caso de los Mosquitos, la situación es diferente: en el año 2000 no había ninguno -solo había máquinas de tiro, de arrastre- y hoy hay 1.200 autopropulsados.

Entonces, cuando el Ministerio de Economía y Finanzas pretende igualar, nosotros decimos esto. De pronto es un poco cansador leer todo esto, pero creo que vale la pena, porque a veces hasta nosotros mismos debemos recordar las enormes diferencias que hay entre operar una máquina terrestre y un equipo aéreo. Muchos de nosotros tenemos los dos servicios, y realmente es un abismo, no se puede comparar.

Por otra parte, la Asociación de Cultivadores de Arroz habla de que el área planteada son 165.000 hectáreas, y de que se hacen 3,9 pasadas. Si se multiplica 165.000 por 3,9 por 15 -el valor promedio es de US$ 15 por hectárea-, el resultado va a ser de poco más de US$ 9:000.000. Si consideramos una ganancia estimada de un 15% en las empresas aéreas, obtendremos otro número: poco más de US$ 1:400.000. Y si a eso le aplicamos el 25% que deberíamos tributar por concepto de IRAE, estamos hablando de US$ 362.000, que es lo que el Estado dejaría de percibir de nuestra parte. Y es por eso que solicitamos que no se incluya en este proyecto.

SEÑOR SANTOS.- Partimos de la base de que hace diez años no había soja ni tampoco Mosquitos. La soja explotó, los Mosquitos explotaron, y ¿ por qué no explota la aviación agrícola? Porque es muy difícil. Mantenemos el mismo número de empresas. En

noviembre había 34; hoy, para la recertificación en la Dinacia hay 30. Es porque son empresas extremadamente específicas y todas están basadas solamente en una o dos personas, y con suerte el heredero los sigue, pero la suerte es poca.

Ahora, cabe destacar que el reclamo que está haciendo la ACA es cien por cien legítimo y que acá hay que buscarle una solución. Los productores necesitan descontar la factura porque el sector arrocero está dando pérdida y es el que utiliza el avión.

Quiero que quede bien claro que nosotros somos prestadores de servicios. Si ustedes hoy votan que se nos cobre el IRAE, es un costo más que vamos a tener y eso se trasladará al precio. ¿Y quién lo va a pagar? Los pequeños productores; porque los grandes no tienen ningún problema, y es eso lo que más nos duele, porque ellos son nuestros amigos, vivimos con ellos, estamos en contacto permanente, y sabemos que no soportan más esto. Ustedes votaron un Fondo de Financiamiento y Recomposición de la Actividad Arrocera -Ffraa- y deberían prepararse para votar otro, porque las pérdidas que van a tener serán gigantescas.

Hoy acá les tenemos que buscar una solución entre todos, pero no pasa por que nos cobren a nosotros, sino por conseguir la excepción, por lograr que el productor pueda descontar la boleta, que es algo legítimo porque, si no lo hace, está pagando de más ya que hizo el gasto. Si el productor se va de viaje a Europa, puede descontar el pasaje; sin embargo, si gastó con el avión para salvar la producción, no lo puede descontar

Nosotros defendemos al productor porque vivimos de él y es amigo. Además, también hay que considerar que el avión es el medio que menos contamina: no deja marcas en el suelo; el plan de suelos es el que da más efectividad al avión.

Entonces, hay un desfase tan grande que no lo podemos castigar. Por eso, necesitamos buscar la solución para el productor arrocero, pero sin recargar más costos. El sector no lo recibe y nosotros tampoco, porque hoy el Mosquito, con IVA incluido, cobra la mitad de lo que cobra el avión. Es decir que si se recarga el precio, se van a separar mucho más y el desfase entre ambos servicios va a ser muy grande.

Además, lo que nosotros vamos a pagar al Estado si hoy se vota este proyecto de ley son US$ 300.000. En 2005 y 2011 la aviación agrícola apoyó, sin costo alguno para el Estado, los incendios de Santa Teresa y de Punta del Diablo; solamente nos dieron el combustible. La aviación agrícola lo hizo porque entendió que debía hacerlo; si no, habría tenido un costo para el Estado de US$ 3:000.000 o US$ 4:000.000, o sea que está más que pago. Antiguamente el Estado tenía un servicio aéreo -porque las plagas estaban y no había cómo combatirlas-, que tuvo costos gigantescos y dio millones de pérdida. Hoy ya no lo tiene más y eso lo está bancando el sector privado, y si encima se tiene en cuenta que le está dando la seguridad de que ante una emergencia nacional, sea de plagas o de incendios, tiene a la aviación agrícola, creo que los US$ 300.000 por año están mucho más que pagos. No quiero ser pedante, pero cuando fuimos a combatir el incendio, lo conversamos con Vázquez, quien se puso a la orden y participó de los cursos con nosotros, porque hubo que entrenar y profesionalizar al personal para los incendios. Es decir que la aviación agrícola tiene un costo que no está recaudando; es una contribución que hace a la sociedad. Vázquez lo entendió y nos apoyó, y por eso, cuando se produjo el incendio de Punta del Diablo, ahí estuvo la aviación agrícola sin cobrar nada.

Entonces, es acá donde les estamos pidiendo una mano para ayudar al productor, porque lo precisa. Esto se lo tienen que solucionar hoy y de corazón. Hay que arreglarlo porque el sector no soporta más. Pero el negocio no es cobrar impuestos a los aviones, sino permitir la excepción, que puedan descontar la factura. En el proyecto de ley se

mencionan dos opciones, y no entendemos por qué optaron por la segunda y no por la primera -que es la excepción-, con lo cual no se aumentan costos para nosotros, no se aumentan costos para todos los productores y perjudicamos nada más que a los chicos.

SEÑORA PRESIDENTA.- A continuación recibiremos al representante del Ministerio de Economía y Finanzas para seguir profundizando sobre este tema, que vamos a abordar en el transcurso de esta jornada.

Agradecemos vuestra presencia; la información ha sido ilustrativa y la tomaremos como insumo.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas)

(Ingresan a Sala autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas)

——La Comisión de Hacienda da la bienvenida al Director de Asesoría Tributaria del Ministerio de Economía y Finanzas, contador Fernando Serra a fin de profundizar sobre la modificación del Impuesto a la Renta de las Actividades Económicas -IRAE. Nos gustaría que el contador Fernando Serra nos interiorice un poco más sobre los objetivos del Poder Ejecutivo con respecto a este proyecto de ley.

SEÑOR SERRA.- Además de los propósitos y de la justificación que el Poder Ejecutivo tiene en este proyecto de ley -a ello nos remitimos en la exposición de motivos correspondiente-, haciendo un poco de historia acerca de esta norma, del literal A) del artículo 52, que es el que se propone ajustar en una exoneración relativa a las rentas correspondientes a las compañías de navegación marítima o aérea.

A juicio del Poder Ejecutivo, la interpretación de esta norma, es que la exoneración refiere a las compañías de navegación aérea y marítima en tanto promocionan el transporte de pasajeros y de carga. A raíz de una vieja interpretación de la Dirección General Impositiva, con un criterio amplio, a contrario sensu de lo que históricamente ha sido la tradición de la administración tributaria en materia de interpretación de exoneraciones que siempre había tenido una interpretación estricta de las normas exoneratorias, se entendió que también esta exoneración -reitero que se refiere a las compañías de navegación marítima y aérea- alcanzaba también a otro tipo de empresas que prestaban servicios aéreos pero no necesariamente de transporte de pasajeros ni de carga, por ejemplo, lo que es la aerofumigación.

Hace unos años, la Dirección General Impositiva cambió ese criterio entendiendo que esta norma legal alcanzaba solo al transporte de pasajeros y de carga. En ese sentido, en el último proyecto de ley de Presupuesto nacional, el Poder Ejecutivo remitió una norma a la cual se hace referencia en la exposición de motivos, donde se establecía con carácter interpretativo que esta exoneración alcanzaba exclusivamente al transporte de personas y de cargas. Es cierto, esa norma no prosperó, no fue votada por el Parlamento nacional, porque tenía un alcance más allá del que se buscaba. Es decir, se estaban eliminando exoneraciones que al final resultaron genuinas de actividades colaterales que tenían las empresas marítimas y aéreas -que realizaban transporte de personas o de cosas-, que se veían contaminadas. Entonces, ese proyecto no prosperó.

Esta nueva iniciativa del Poder Ejecutivo, es más quirúrgica, más exacta y va al punto, al problema que está planteado, que es la perforación que genera esta exoneración en el Impuesto a la Renta de las Actividades Económicas en lo que refiere a este tipo de servicios de aerofumigación y demás.

Como ustedes saben, el artículo 19 del Título 4 no permite la deducción de determinados gastos que la contraparte no paga del Impuesto a la Renta

correspondiente. Entonces, se está generando una asimetría con este mismo tipo de servicios que están prestando las empresas de transporte aéreo y terrestre, en tanto aquellos productores agropecuarios que contratan con empresas de aplicación terrestre pueden deducir el gasto y aquellas que contratan con empresas de aplicación aérea, no lo pueden deducir.

El problema es el siguiente. Si nosotros lo vemos desde la óptica del productor agropecuario que deduce el gasto, de cada $ 100 que le facturan estas empresas, tienen un costo tributario de $25, en tanto, la contraparte que presta el servicio, la tasa efectiva de aportación del IRAE no es $25, porque como se sabe, el impuesto se liquida sobre la renta. Al final del día, la tasa efectiva puede rondar alrededor del 3%. Quiere decir que el problema a la oposición de intereses es que el productor agropecuario no puede deducir $25 de $ 100 contra una carga tributaria del prestador de los servicios del orden de 3 sobre 100. Entonces, al final del día, el propósito de esta norma, es eliminar esa asimetría que tenemos en esas dos modalidades de prestación de servicios y que queden exactamente iguales de manera tal que el impuesto funcione en forma neutra y el productor agropecuario a la hora de definir qué tipo de servicios contrata, no se vea contaminado por este costo tributario asimétrico para cada tipo de actividad.

¿Por qué la fundamentación parte a raíz del planteo realizado por la Asociación de Cultivadores de Arroz? Porque de alguna manera el productor agropecuario de arroz está cautivo de esta situación, y la única modalidad que admite es la del transporte aéreo. En tanto, otro tipo de cultivo tiene la posibilidad de contratar modalidades terrestres, la particularidad de los cultivadores de arroz, por la forma de producción, no pueden contratar transporte terrestre y sí lo hacen, necesariamente, con el transporte aéreo.

SEÑOR POSADA.- En primer lugar, quiero reafirmar un concepto. El hecho de que la Dirección General Impositiva interpretara en un sentido amplio el alcance de esta exoneración, responde a esta norma legal. La norma legal que hoy tenemos vigente, no deja lugar a dudas porque establece cuáles serían las rentas que quedarían exentas. Además, en el literal A) hace referencia a las correspondientes compañías de navegación marítima o aérea, sin establecer ningún tipo de precisión al respecto. Es decir, está hablando desde el punto de vista de la norma legal de todas las rentas generadas por compañías marítimas o aéreas. En consecuencia, esa interpretación que se ha dado en la Dirección General Impositiva, históricamente ha sido la correcta porque es lo que responde a lo establecido en la ley.

En segundo término, comparto la visión del Poder Ejecutivo en cuanto a que hay una situación de injusticia porque un sector que, en definitiva, contrata un determinado servicio, resulta que no lo puede descontar porque, a los efectos de la obtención de la renta no es una deducción admitida, cuando notoriamente se incurre en ese costo.

Las dificultades que creo que existen, son por las propias características del sector de fumigación aérea. Se trata de un sector muy reducido, que claramente se ha mantenido en el tiempo. En todo caso, me parece que se debiera examinar la posibilidad alternativa que está planteada en el propio proyecto de ley que, obviamente, tiene un costo fiscal para el Estado. Me parece que esa sería la forma de contemplar las diversas situaciones que se dan, sobre todo en aquellos sectores de productores que tributan IRAE por un lado, con respecto a quienes tributan Imeba, que en el sector de producción arrocera sabemos que tiene una significación realmente muy importante. Si bien una decisión como la que plantea el Poder Ejecutivo es compartible desde el punto de vista del fundamento de la técnica fiscal, no podemos dejar de lado el impacto que tiene en la realidad del sector -que además se viene arrastrando desde hace muchos años- a la que

debemos agregar un fenómeno bastante reciente, como es la aplicación de los "mosquitos", de maquinaría terrestre, que ha significado un cambio en la realidad.

Cuando en el Presupuesto del año 2010 rechazamos esta medida se debió a que hubo consideraciones de este orden por parte del Poder Ejecutivo.

Más allá de que puede ser compartible desde el punto de vista de la técnica fiscal, me parece que en este caso deberíamos arbitrar una solución que contemple la situación del sector -muy reducido- y, al mismo tiempo, la necesidad de tener un servicio de estas características que creo más que justificado para la producción nacional, sobre todo, cuando no es posible ingresar a los cultivos salvo a través de las fumigaciones aéreas.

Reitero: la interpretación hecha por la DGI se ajusta estrictamente a lo que establece la ley.

SEÑOR ASTI.- Mi interpretación es distinta a la que acaba de expresar el señor Diputado Posada.

A mi entender, el literal a) del artículo 52 hace referencia a empresas de navegación marítima o aérea e, inclusive, refiere a las compañías extranjeras. Como expresaba el contador Serra esta exoneración refiere a lo que es típico de las empresas de navegación aéreas o marítimas, es decir, el transporte de cosas o personas. Distinto es el caso de estas empresas que no transportan cosas ni personas, sino que realizan un servicio localizado. La intencionalidad del artículo 52 es otorgar a las empresas extranjeras de navegación marítima o aérea la misma franquicia que se otorga acá. Cuando se plantea la redacción del literal a) se está pensando en otro tipo de servicios que, en definitiva, es lo que prestan estas empresas. Uno de ellos es el servicio de transporte y otro es un servicio específico, localizado en el país, ya que no creo que acá haya rentas de exportación de servicios que vayamos a fumigar fuera del país y que existiese reciprocidad en ese caso.

Hubiese sido interesante contar simultáneamente con el asesoramiento del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y del Ministerio de Economía y Finanzas. De esa manera, los representantes de la Opypa y de los Servicios Agrícolas podrían darnos información con respecto a este servicio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Precisamente, la Mesa quiere informar que los representantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca ya se encuentran presentes en la Casa. Si los señores Diputados están de acuerdo podríamos hacerlos pasar ahora para que nos brinden información.

(Apoyados)

SEÑOR ASTI.- Con respecto al artículo 52, quiero decir que desde nuestro punto de vista, esa exoneración era para otro tipo de actividades y lo relaciono -para tener mayor peso- con el hecho de que existe lo vinculado con las compañías extranjeras. Como el transporte, tanto aéreo como marítimo, puede desarrollarse en gran parte fuera del territorio nacional, se hacía la referencia. Obviamente que una interpretación lógica llevaría a excluir los servicios a los cuales estamos aplicando esta exoneración.

SEÑOR BEROIS.- Coincido totalmente con lo que ha expresado el señor Diputado Posada con respecto al literal a) del artículo 52. En la Facultad me enseñaron que cuando el sentido de la letra es claro no vale interpretar su espíritu; ese es un principio general de Derecho. En ese caso, se expresa literalmente que las compañías de navegación aérea están exoneradas. Se podrán hacer las interpretaciones que se quiera, pero no se puede desconocer el sentido literal.

Voy a aprovechar la presencia del representante del Ministerio para hacerle algunas consultas. Se reconoce la renuncia fiscal importante del Estado en aras, sobre todo, de la producción arrocera más grande. Se ha hecho alguna medición en cuanto a la renuncia que ustedes hacen y lo que van a rescatar al gravar a estas compañías de fumigación. ¿Ustedes han evaluado la relación entre pérdidas y lo que podrán rescatar que, por supuesto, nos será todo? Se deben analizar los costos y beneficios no solo económicos, sino también los perjuicios que pueden afectar a un sector importante de la producción del país.

SEÑOR SERRA.- En primer lugar me voy a referir a las observaciones formuladas por el señor Diputado Posada en cuanto a la interpretación de la norma legal.

Siempre van a existir dos bibliotecas; siempre habrá dos formas de interpretar una norma legal. Pobre el día en que no admitamos la doble lectura de una norma legal. Son perfectamente válidas las interpretaciones que puedan hacer los señores Diputados Posada y Berois como la que pueda hacer el Diputado Asti. En este proyecto de ley se propone que el Parlamento sea quien laude la situación. Si hubiésemos entendido que la norma era clara no estaríamos aquí, en el Parlamento, y no hubiéramos solucionado por vía reglamentaria. Reconocemos que esto es discutible; ustedes lo resolverán de una u otra manera. Nosotros no quisimos solucionar el problema a través de una norma reglamentaria que pudiera ser tildada de ilegal.

En cuanto a la propuesta planteada por el señor Diputado Posada de excepcionar esta deducción en el gasto, si bien está en la exposición de motivos, queremos dejar claro que no se trata de una propuesta del Poder Ejecutivo. La exposición es parte de la justificación, quiere demostrar que fue analizada y está absolutamente rechazada de plano por el Poder Ejecutivo. No creemos conveniente que esto termine siendo un subsidio de parte del Gobierno Central hacia una actividad desarrollada. Entendemos que debe arbitrarse en función de las reglas de mercado. ¿Por qué? Porque tal vez antiguamente este tipo de aplicaciones se realizaban en forma aérea y no era muy preponderante la aplicación terrestre. Cuando las aplicaciones terrestres ingresan al mercado comienza la competencia. Creemos que el aspecto tributario debe ser lo más neutro posible. Si nosotros continuamos manteniendo esta exoneración para el sector aéreo estaremos arbitrando a favor de una modalidad de transporte y en contra de otra.

(Ingresa a Sala la delegación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Opypa)

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión da la bienvenida a la delegación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca representada por el Director General de Servicios Agrícolas, ingeniero agrónomo Inocencio Bertoni, y de Opypa, ingeniero agrónomo Gonzalo Souto. Los integrantes de esta Comisión entendimos que era mejor contar con la presencia de los representantes de ambos Ministerios simultáneamente a fin de recabar la diversidad de información.

SEÑOR SERRA.- Por último quiero referirme a los comentarios del señor Diputado Berois.

Hacemos extensivas al señor Diputado Berois las observaciones planteadas al señor Diputado Posada.

En cuanto al análisis de la renuncia fiscal y la medición del impacto de la medida, quiero decir que existe un problema para poder realizarla. Estas empresas están absolutamente fuera del sistema; como están exoneradas no presentan declaraciones fiscales, no sabemos qué está pasando. No estamos en condiciones de cuantificar porque como, lisa y llanamente, están exentas no presentan liquidaciones tributarias. Es

una actividad que está al margen de todo el sistema. Es una verdadera perforación al sistema tributario concebido como tal.

SEÑORA PRESIDENTA.- Voy a solicitar al Diputado Asti que realice una breve síntesis a fin de informar a los representantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca acerca de lo que veníamos discutiendo.

SEÑOR ASTI.- Las empresas asociadas de aviación que prestan los servicios han planteado las diferencias que tienen con respecto al servicio terrestre, a su crecimiento, a la estabilidad y a la caída de los servicios aéreos.

Pudimos informarnos de que el Poder Ejecutivo está buscando que a través del sistema tributario no se provoquen inequidades ni perforaciones. La solución que se ha planteado es incluir a las empresas de aeroaplicación en el régimen general de IRAE de forma distinta a como se trata a las empresas de navegación aérea y marítima, cuya finalidad fundamental es el transporte de cosas y personas, tanto en el territorio nacional como su conexión con el exterior.

Entendimos importante tratar de cuantificar el impacto que esto tiene en el sector agrícola y por eso solicitamos contar con la presencia de ustedes. Si bien se trata de una iniciativa presentada por la Asociación de Cultivadores de Arroz -por una condición especial de costos y de rentabilidad respecto de otro tipo de granos-, esto se aplica a otros sectores de la actividad. Cabe señalar que se afecta de distinta forma a los productores agrícolas si tributan IRAE o Imeba. Además, la finalidad de este proyecto no es solo que las empresas de aerooaplicación paguen impuestos sino que el costo del servicio agrícola pueda ser descontado totalmente de la liquidación del IRAE, algo que hoy es imposible de concretar porque, de acuerdo con ciertas normas tributarias, no se pueden descontar costos de servicios exonerados de dicho impuesto.

Por lo tanto, nos gustaría saber qué impacto tendría este tema para la recaudación fiscal. De acuerdo con las estimaciones que aparecen en la exposición de motivos, podemos saber cuánto podría recaudarse por el impuesto aplicado a las empresas de aeroaplicación. De todos modos, no conocemos el impacto en las empresas agrícolas porque, al tratarse de empresas no controladas, no podemos saber la deducción que podrían tener las que tributan IRAE y las que no se verían beneficiadas porque pagan Imeba.

SEÑOR BEROIS.- No se trata de que las empresas de aerofumigación estén al margen de todo y en negro. Las empresas de fumigación están controladas y se conoce exactamente cuánto vuelan, por dónde y a la hora en que lo hacen. Por lo tanto, se puede verificar perfectamente su trabajo. Es claro que la DGI y que el Ministerio de Economía y Finanzas no tengan estos datos porque no les corresponde saberlos. El Estado -a través de sus diferentes organismos- tiene todo para controlar de forma minuciosa las tareas de estas empresas para saber exactamente qué hacen.

SEÑOR SERRA.- Quiero aclarar que nosotros nos referimos estrictamente a la materia tributaria; en ningún momento pensamos en otros términos. A mí se me citó acá para hablar en materia tributaria.

SEÑORA PRESIDENTA.- Así se entendió.

SEÑOR SOUTO.- Quiero comunicar cuál es el impacto que se espera obtener sobre la actividad agropecuaria a partir de la modificación legal que se propone.

Como bien se decía, la situación actual es que al estar exoneradas las aerooaplicaciones del Impuesto a la Renta, no es posible computar el costo entre los gastos deducibles para la estimación de la renta agropecuaria. Por lo tanto, quien tiene

que incurrir en la contratación de ese servicio termina pagando todos los costos más el 25%. En la medida en que no puede ser deducido como gasto, el costo es parte de su renta. Esto coloca al servicio en una situación peculiar respecto de otros servicios que pueden ser aplicados como gastos, particularmente, las pulverizaciones terrestres. Por lo tanto, esto tiene diversos impactos en las distintas actividades sectoriales.

Por cierto, este no es un problema exclusivo de la producción arrocera. En ese caso, puede ser un poco más intenso porque, con las condiciones de producción bajo riego, la aplicación terrestre es prácticamente imposible. También hay aplicaciones aéreas en la producción de agricultura de secano. Al respecto, este año tuvimos una alta frecuencia en la necesidad de usar aplicaciones aéreas. A su vez, hay utilización de servicios aéreos para la siembra de pasturas. Probablemente, esto sea una práctica creciente a partir de los ajustes normativos en la política de conservación de suelos, etcétera. Por consiguiente, esto no es una cosa exclusivamente concebida para la producción arrocera; ni siquiera es algo concebido por una preocupación coyuntural acerca de cuál puede ser la suerte de una determinada actividad. El enfoque es resolver una asimetría en el tratamiento tributario de la actividad, de modo de poner en un plano de igualdad y de consistencia en el diseño de la tributación sectorial el conjunto de los servicios que se utilizan.

SEÑOR BERTONI.- El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca regula y controla las aplicaciones de los productos. Inclusive, aquí hablamos de tres tipos de aplicaciones: de productos fitosanitarios o agroquímicos, de fertilizantes y de la siembra por distintos sistemas. ¿Cuál es la diferencia que tenemos? Que el mecanismo sea terrestre o aéreo. Desde el punto de vista del sector empresarial, la actividad es la misma. Entendemos que debe haber un tratamiento similar en materia tributaria por las repercusiones que existen. Nosotros creemos que nuestro país ha crecido fuertemente en cuanto a su actividad agropecuaria -en particular la agrícola- y que eso provocó el desarrollo de un sector que no era común en el Uruguay de hace diez años, es decir, la contratación de servicios.

Actualmente, los servicios pueden ser por aplicaciones terrestres o aéreas. Se trata de un servicio que antes no existía y que se está desarrollando. Como tal, debe estar encuadrado en las normativas vigentes en el país en materia de tributación y de generación. Eso nos lleva a pensar en un equilibrio del sistema.

Coincido con el ingeniero agrónomo Souto en que este es un esquema que cruza horizontalmente la actividad agropecuaria, la arrocera y la no arrocera. ¿Por qué? Porque hay otras prácticas que se están llevando adelante desde el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y que tienden a incentivar algunas actividades. Por ejemplo, la regulación en los planes de uso y manejo de suelos que hemos discutido en este ámbito, entre otras cosas, lleva a intentar tener lo que se da en llamar puentes verdes o coberturas invernales que requieren de una práctica de uso de siembra a través de un sistema de aeroaplicación.

Considero que esto no crea un problema sino oportunidades. En definitiva, esto pone en un pie de igualdad ciertas actividades que hacen al servicio prestado al sector agropecuario y la diferencia está en si son por aire o por tierra. Hay una demanda genérica que va a seguir dando una actividad muy fuerte a un sector en pleno desarrollo. Paralelamente a la actividad agropecuaria, hay una actividad de prestación de servicios que hoy creció mucho en materia de inversiones. Eso requiere de una regulación más pareja para que los distintos actores -el prestador de servicios y el contratante- puedan tener posibilidades de organizar mejor su actividad económica.

SEÑOR BEROIS.- Quiero formular algunas preguntas a nuestros invitados.

¿Ustedes saben cuántos productores tributan por IRAE y por Imeba, específicamente en el sector arrocero? Lo pregunto porque se piensa beneficiar a los que van tributar por IRAE.

Por otra parte, ustedes saben cuál es el costo de cada uno de lo servicios, es decir, de la aeronavegación y de los "mosquitos". Cuando se hace una aplicación, eso está incluido en los costos que debe afrontar el productor. Tengo entendido -puedo equivocarme- que hoy las aerofumigaciones son más caras que las aplicaciones terrestres. Si avanzamos en esto, la diferencia será mayor. Inclusive, sabemos que las empresas de aeronavegación prestan los dos servicios. Entonces, hablamos de la posibilidad de incidir en un servicio que, como bien decía el ingeniero agrónomo Souto, no solo se aplica en el sector arrocero. Si hoy tenemos una producción de soja que es fundamental para el país -no sé si se salvó en un 100%-, eso se debió a la aerofumigación. Si no hubiésemos estado preparados, podríamos haber perdido casi toda la cosecha de soja; eso hubiese significado una gran pérdida para el país.

A la hora de elevar los costos de un servicio, debemos tener en cuenta estos aspectos porque puede quedar desfasado con relación al otro.

SEÑOR ASTI.- Quiero hacer una apreciación sobre la interpretación de las normas. A mí también en la Facultad me enseñaron que hay que integrar los textos para poder entenderlos. Cuando comenté el artículo 52 -que refiere a la exoneración de empresas de navegación marítima o aérea-, hice especial hincapié en que se hace referencia a las compañías extranjeras, dando a entender que se puede hablar de otro tipo de actividades.

Obviamente, coincido con lo que manifestó el contador Serra en cuanto a que estamos tratando que esto no sea una interpretación de una oficina impositiva o recaudadora, sino que el Parlamento sea el que defina este tema. De todos modos, yendo a los antecedentes, no podemos obviar que dicho artículo habla de compañías de navegación y de compañías extranjeras, lo que puede darnos una idea de lo que se pretendía hacer.

Por otra parte, la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas y el ingeniero Bertoni hicieron referencia a que muchas empresas prestan los dos servicios, es decir, el terrestre y el aéreo, lo que complica la situación tributaria en la determinación de rentas gravadas y exentas. Par mí esto es algo novedoso, porque creí que las empresas aéreas hacían una cosa y las terrestres otra, pero si la misma empresa presta los dos servicios puede darse una perforación más grande desde el punto de vista tributario.

SEÑOR POSADA.- Simplemente quiero dejar una constancia.

La prueba del nueve en cuanto a que la interpretación del señor Diputado Asti no es de recibo, es que el Poder Ejecutivo envió un proyecto de ley al respecto, porque entiende que no está amparado en la norma para establecer un cambio en la normativa. En ese sentido, creo que si se entiende así es porque la norma, en definitiva, dice lo que dice y es como debemos interpretarla.

SEÑOR SERRA.- No puedo rehuir este debate.

Nosotros también fuimos a la facultad, allí nos enseñaron que las normas legales pueden interpretarse en forma literal y por su sentido natural y obvio; por lo que hay diferentes formas de interpretar las normas.

A juicio del Poder Ejecutivo, esta norma se debe ceñir a las compañías que prestan servicios de transporte de personas y bienes.

Sin duda, reconocemos la discusión sobre el fondo del tema, pero lo que queremos es que todo esto sea determinado por el Parlamento Nacional, más allá de que se discuta su interpretación.

Con referencia a la consulta del señor Diputado Berois, debo decir que no vinimos preparados para brindar esa información. En realidad, no tenemos los números, y difícilmente los tengamos, porque los contribuyentes del Imeba no deben presentar declaraciones fiscales. Por lo tanto, nos es difícil determinar cuáles empresas se encuentran en cada una de las situaciones planteadas.

Por supuesto, desde el punto de vista del sistema tributario, sería deseable que esos contribuyentes presentaran la información correspondiente, pero se ha dispuesto que no sea así y no contamos con ella. Sin duda, esta carencia, a la hora de tomar decisiones genera dificultades, porque no contamos con una información integral de todo el sistema, lo que también ocurre con las empresas de aeroaplicación.

Por otro lado, por las formas de producción -les traslado la pregunta a los integrantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca-, se me ocurre que no debería haber contribuyentes del Imeba produciendo arroz; parecería que las escalas no corresponden, pero los integrantes del Ministerio, seguramente, harán referencia a esa inquietud.

Por último, quiero decir -aunque el señor Diputado Asti se anticipó a hacer referencia a este tema- que la combinación de prestaciones genera un problema de control. En realidad, se pueden estar manipulando los precios y los gastos de un sector a otro, es decir, pasando gastos que corresponden a la actividad exenta a la de aplicación terrestre para disminuir el impuesto. Por lo tanto, reafirmamos que la perforación en materia de control -así está concebido el sistema tributario- tiene una mayor dolencia.

SEÑOR SOUTO.- Lo que señalaba el contador Serra es correcto, ya que es bastante difícil cuantificar a los productores que serían alcanzados por una y otra alternativa.

De todas formas, habida cuenta de los tamaños medios de la producción arrocera, los montos de facturación y los niveles de escala en que se ubican las empresas arroceras y agrícolas involucradas en este tipo de actividad y demandantes de estos servicios, da la impresión de que el segmento que tributa Imeba es bastante reducido.

Por otro lado, habría que hacer referencia al costo adicional que podría darse sobre el servicio de aeroaplicación en caso de pasarse a la nueva norma propuesta. En realidad, esto es un impuesto que grava la ganancia esperada de este sector y nos parece que el incremento de costos en el servicio será reducido y que, a su vez, impactará en un pequeño segmento. Por lo tanto, los casos serían pocos, y por las razones señaladas anteriormente. O sea que desde la perspectiva de la producción agropecuaria, consideramos que habrá más beneficiados que perjudicados, y que aquellos que deban pagar un incremento solo deberán abonar un 2% o un 3% más sobre el servicio.

SEÑOR BEROIS.- ¿Manejan el costo por hectárea?

SEÑOR SOUTO.- Eso depende de la intensidad de las aplicaciones. En el caso del sector arrocero el incremento es mucho más grande porque estamos hablando de un promedio de cuatro aplicaciones, y a veces más, pero en el caso del sector agrícola ese canon es bastante menos frecuente. De todos modos, quiero recalcar que el incremento en el costo sería del orden del 35, en cualquiera de los casos.

SEÑOR BERTONI.- Quisiera complementar la pregunta realizada por el señor Diputado Berois.

Si hablamos del costo puntual y operativo de una aplicación, tenemos un diferencial que está regido por las reglas del mercado. En realidad, los costos para la aplicación terrestre y para la aplicación aérea son diferentes, pero creemos que el ordenamiento tributario para una actividad similar, en definitiva generará mejores reglas de mercado.

En cuanto a los impactos del régimen, coincido con lo manifestado por el ingeniero Souto, ya que el cambio de costos, sin duda, será trasladado a las tarifas. No olvidemos que estamos hablando de una actividad que tendrá un ajuste en los costos administrativos, aunque nosotros entendemos que no tendrá un gran impacto en el esquema.

En definitiva, lo que se está haciendo es nivelar el régimen de mercado para actividades similares, que solo se diferencian por la estructura de costos. En ese sentido, cabe destacar que una cosa es la diferencia de costos provocada por la inversión realizada o los sistemas de trabajo, y otra por el régimen tributario. Por supuesto, puede haber una diferencia de tarifas y costos basados en la eficiencia del sistema o en la inversión, etcétera, pero no necesariamente por el tratamiento tributario que recibe una misma actividad prestada de dos manera diferentes.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión de Hacienda agradece la presencia del contador Serra, del ingeniero Bertoni y del ingeniero Souto, quienes concurrieron en representación del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y de la Opypa, respectivamente.

(Se retiran de Sala el contador Serra, el ingeniero Bertoni y el ingeniero Souto)

——Luego de haber escuchado la fundamentación del Poder Ejecutivo y los aportes que hicieron los representantes de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay, pasamos a considerar el proyecto de ley relativo al Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas.

SEÑOR BERNINI.- Hoy nos enriquecimos con algunos insumos que contribuyen a un debate adecuado del proyecto de ley en la Comisión, por lo cual sería bueno darnos el tiempo para analizarlo con nuestras respectivas bancadas y venir con posiciones más sólidas, en función de los elementos que nos han aportado la delegación gremial de las empresas y la del Poder Ejecutivo. Por lo tanto, propongo que posterguemos su discusión para la semana próxima y, ahí sí, vengamos con el objetivo de lograr una definición -aprobarlo o no hacerlo- al respecto.

SEÑOR POSADA.- La semana próxima es Semana de Turismo y la siguiente no estaré en Montevideo. Por lo tanto, solicito que el proyecto de ley se considere en la primera semana del mes de mayo.

Además, quiero poner sobre la mesa algunas consideraciones que me parecen importantes. Creo que a la fundamentación que hace el Poder Ejecutivo, en una lógica de criterios técnicos en materia de tributación, le asiste razón. El problema es que nosotros admitimos que en el sector agropecuario haya una doble tributación, respecto a lo cual siempre he tenido una posición muy crítica. No tengo ninguna duda -a pesar de que algunas organizaciones de pequeños productores sostienen una posición diferente- de que en realidad todo el sector agropecuario se beneficiaría -aun los pequeños productores- si tributara por el IRAE, porque eso reflejaría la realidad del sector. Pero acá se admite una tributación a través del Imeba, que es muy fácil de pagar, pero por la que se termina pagando más de lo que correspondería si se tributara por el IRAE y que, sobre

todo, termina generando que en el sector agropecuario se oculten una serie sectores informales que vienen trabajando desde hace mucho tiempo, ya que el pago del Imeba alimenta otro tipo de informalidades dentro del sector. Entonces, si se planteara una formalización en toda la medida, me parece que la propuesta del Poder Ejecutivo sería inobjetable, pero todo esto está en el marco de una realidad distinta, y mientras mantengamos la idea de la tributación por el Imeba, ese sector -hoy se estableció que en el sector arrocero había un 34% de los productores que tributaba el Imeba y un 66% que lo hacía por el IRAE- vería encarecidos sus costos.

Entonces, es un problema de sinceramiento de la tributación del sector agropecuario. No tengo ninguna duda de que una tributación a través del IRAE obligaría a todo el sector a mejorar los aspectos de la gestión. Además, con el avance que hay hoy desde el punto de vista de la tecnología disponible para la información, ¡vaya si se podría mejorar sustancialmente la gestión del sector! ¡Sería de enorme beneficio para los productores agropecuarios! Pero nosotros tenemos el esquema que está hoy, que se viene arrastrando desde hace mucho tiempo y respecto al cual el sistema político todo no ha logrado ingresar en un debate para tratar de sincerar esa realidad. Por lo tanto, esta propuesta del Poder Ejecutivo, a mi juicio, aparece descolgada de los otros aspectos vinculados como, por ejemplo, admitir la vulneración o la situación que se da a través de permitir la tributación con Imeba.

De todas formas, si es posible, si no hay una urgencia de parte de la bancada de Gobierno, me gustaría que este debate se postergue para la primera sesión del mes de mayo.

SEÑOR ASTI.- Cuando en la sesión pasada propusimos el mecanismo que hemos utilizado en esta reunión para el tratamiento de este proyecto, incluía el hecho de votarlo en Comisión y elevarlo hoy mismo al plenario, teniendo en cuenta que es la última sesión del mes, dado que acá también los meses cuentan, porque el propio proyecto establece que se aplicará a partir del mes siguiente a la promulgación de la ley. Sin embargo, aceptamos los planteos realizados en cuanto a contar con el tiempo suficiente como para procesar este tema. También entendemos la posición del señor Diputado Posada y aceptamos postergar su consideración para la primera sesión de mayo, pero con el mismo compromiso que habíamos adquirido para hoy: discutirlo en Comisión y, si se aprueba, elevarlo al plenario de ese mismo día.

Por otra parte, quiero hacer algunas argumentaciones sobre el fondo del tema. Coincido con la mayor parte de lo que acaba de decir el señor Diputado Posada con respecto al régimen del Imeba y del IRAE. En este período, hemos intentado achicar esa posibilidad que tienen los productores agropecuarios de optar por uno u otro. Somos absolutamente partidarios de que haya un solo régimen o de que, por lo menos, este sea absolutamente mayoritario y que la alternativa del Imeba solamente quede limitada para algunos productores muy especiales de producción familiar. Y esto, precisamente, significa una ayuda a ese corrimiento hacia esta forma de tributación, no solamente para los productores agropecuarios, sino para la formalización de estas empresas de aeroaplicación. En particular, creo que a estas empresas se les abre una muy buena oportunidad al entrar en este régimen, porque para la mayor parte de sus clientes esto significará una disminución de costo y no un aumento, y para quienes todavía pueden seguir tributando por el Imeba, será un incentivo aún mayor para ir pasando de una forma de liquidación a otra.

Asimismo, con todo lo que tiene que ver con el plan de uso y manejo de suelos -algo dijo el ingeniero Bertoni- se abren perspectivas de crecimiento del sector en lugar de achicamiento, como se nos presentó acá. Hay inversiones que se mencionaron al pasar,

pero que se están efectivizando, de compra de nuevos aviones. No están desapareciendo empresas de aeroaplicación, sino que, por el contrario, está aumentando su número, y creo que es un buen momento para que den ese paso.

Además, reiteramos algo que anotamos al finalizar nuestra intervención cuando estaba la visita: el hecho de que coexistan en una misma empresa las dos situaciones, de rentas exentas y gravadas, lleva a problemas de controles tributarios y de perforaciones del sistema tributario que no son las más convenientes, no solamente para la recaudación del Estado, sino para la leal competencia entre agentes de una misma actividad económica, de acuerdo a cómo se apliquen, si es aplicación exclusivamente terrestre o aeroaplicación y aplicación terrestre.

Por lo tanto, somos partidarios del proyecto tal como está redactado, pero vamos a esperar el tiempo que se nos solicita y cada bancada discutirá internamente cuál es la posición final que va a llevar.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑORA PRESIDENTA.- De acuerdo con lo conversado, la próxima sesión de la Comisión será el 30 de abril, para tratar el proyecto relativo al ajuste en la liquidación del Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas, y el que tiene que ver con el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata -Fonplata-, cuyo repartido y referidas distribuirá la Secretaría. En caso de que surgiera la necesidad de recibir a alguna delegación por alguna de las iniciativas, la Presidencia citará a una sesión para el día 23 de abril a esos efectos.

Por otra parte, cabe señalar que queda pendiente la elección del Vicepresidente, ya que el Partido Nacional aún no ha resuelto quién será el candidato, y la definición de la agenda y de los proyectos que podrían ser archivados.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠